

# نقش دولت در توسعه‌ی شبکه‌ی ارتباطی و تأثیر آن در تحول سیستم حمل و نقل روستایی با تأکید بر روابط شهر و روستا در ایران (مورد استان گلستان)

دکتر عبدالحمید نظری

عضو هیأت علمی دانشگاه پیام نور مرکز گنبد کاووس

## چکیده

شبکه‌های ارتباطی به‌ویژه راه‌ها و سیستم‌های مخابراتی به‌عنوان عناصر پیونددهنده میان سکونتگاه‌ها نقش شایان توجهی در تبادل جریان‌ات بین نقاط شهری و روستایی دارند. در نیم قرن اخیر به‌لحاظ نظری روابط شهر و روستا در ایران عمدتاً در قالب تئوری «سرمایه‌داری بهره‌وری»<sup>۱</sup> تبیین و تفسیر می‌شد، اما طی دهه‌های اخیر با طرح تئوری «دولت و شهرنشینی»<sup>۲</sup> تئوری مذکور زیر سؤال رفت. مقاله‌ی حاضر در چارچوب این تئوری منتها با تأکید بر نقش دولت در توسعه‌ی عمران روستایی تهیه شده است. بر این اساس ابتدا نقش دولت در توسعه‌ی دو بخش مهم زیربنایی یعنی راه‌های روستایی و دفاتر مخابراتی در محدوده‌ی استان گلستان، به‌طور نمونه تشریح و سپس تأثیر آن در تحول نظام حمل و نقل روستایی تجزیه و تحلیل شده است.

نتایج تحقیق نشان از تأثیر شگرف گسترش شبکه‌ی ارتباطی (راه و تلفن) در تحول سیستم حمل و نقل روستایی دارد. برای مثال در سال ۱۳۸۳ از مجموع ۹۸۴۴ دستگاه انواع وسیله‌ی نقلیه‌ی فعال در سطح ۷۴۲ آبادی استان ۷۹/۵ درصد آنها در آبادی‌های برخوردار از جاده آسفالت‌شده مشغول فعالیت بوده‌اند. این نسبت برای اتومبیل‌های سواری ۸۲/۹ درصد و برای وسایل باری ۷۶/۳ درصد می‌باشد. در حالی که ۵۷/۳ درصد آبادی‌های برخوردار از جاده شوسه فاقد هرگونه وسیله‌ی نقلیه بوده‌اند.

نکته‌ی در خور توجه دیگر پیدایش آژانس‌های تلفنی در سطح روستاها است، به‌طوری‌که احداث دفاتر مخابراتی در ۷۳۸ آبادی استان سبب شده است، بیش از ۱۱۳ آژانس تاکسی تلفنی در سطح ۷۳ آبادی احداث شود و با استفاده از ۵۱۶ اتومبیل سواری روزانه حدود ۲۸۹۰ بار سرویس‌گیری کرده و به جابه‌جایی مسافران روستایی بپردازند. مقصد ۴۲ درصد این مسافرین نقاط شهری، ۳۱ درصد روستاهای دیگر و ۲۷ درصد داخل روستاهای محل سکونت آنها بوده است. از نتایج دیگر تحقیق

1- Renten capitalism

2- Government and urbanization

می‌توان به کاهش زمان مسافرت و افزایش تعداد تردهای روزانه اشاره کرد که در جاده‌های آسفالتی دو برابر جاده‌های شوسه می‌باشد. در نتیجه بیش از ۹۱/۵ درصد حجم جابه‌جایی مسافران روستا - شهری در طی یک سال به استفاده از جاده‌های آسفالتی روستایی انجام شده است.

**کلید واژه‌ها :** شبکه ارتباطی، نظام حمل و نقل، روابط شهر و روستا، سرمایه‌داری بهره‌وری، دولت و شهرنشینی، دولت و توسعه روستایی، آژانس تاکسی تلفنی روستایی.

### طرح مسأله و تبیین مبانی نظری

یکی از ویژگی‌های سکونتگاه‌های انسانی تطوری‌پذیری و پویایی آن است. این پویایی در فضا طی روندهای زمانی به مدد تبادلات، تغییر شکل‌ها و نقل و انتقال‌هایی صورت می‌پذیرد که همواره خود را به صورت جابه‌جایی جمعیت، جریان کالا، انرژی، اطلاعات و سرمایه نشان می‌دهد (*ولسویه دولفوس*، ۱۳۷۰: ۷۱). در این میان شبکه‌های ارتباطی به‌ویژه راه‌ها و سیستم‌های مخابراتی به‌عنوان عناصر پیونددهنده میان سکونتگاه‌ها نقش شایان توجهی در تبادل جریانات مذکور دارد. بنابراین با توجه به این که خود این گونه شبکه‌ها به موازات پیشرفت‌های تکنولوژیکی دستخوش تغییرات اساسی قرار می‌گیرند و در عین حال بنا به ماهیت هزینه برشان به‌شدت تحت تأثیر اقدامات و برنامه‌های عمرانی دولت قرار می‌گیرند، بررسی اثرات فضایی آن و نیز بررسی نقش سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان توسعه در این مقوله حائز اهمیت خاصی خواهد بود. زیرا در کشورهای در حال توسعه و از جمله کشور ما «دولت» به مفهوم جدید خود آن گونه که ناندی می‌گوید (*ناندی*، ۱۳۷۷: ۲۳۲-۲۲۷) با در اختیار داشتن کلیه نهادهای سیاسی، نظامی، اقتصادی، اداری و از طریق تدوین برنامه‌های توسعه نقش مهمی را در هدایت جامعه ایفا می‌نماید. اما با عنایت به این که ۹۸/۲ درصد جمعیت کشورمان در نقاط شهری و یا روستایی سکونت دارند (*مرکز آمار ایران*، ۱۳۷۵: ۱۰-۹)، به نظر می‌رسد که قبل از پرداختن به جایگاه دولت در روابط شهر و روستا، بازگویی و تبیین نقادانه‌ی تئوری‌های مربوطه ضرورت دارد.

در نیم قرن اخیر به‌لحاظ نظری روابط شهر و روستا در سرزمین‌های شرقی و از جمله کشور ما عموماً در قالب تئوری «سرمایه‌داری بهره‌وری»<sup>۱</sup> که توسط بوبک ارائه شده بود تبیین و تفسیر می‌شد. لیکن از همان اوان «اویگن ویرت»<sup>۲</sup> دیگر جغرافیدان آلمانی عقیده متفاوتی از بوبک داشت (*اهلرس، اکارت*، ۱۳۷۰: ۱۱۸). زیرا وی معتقد بود

1- Renten capitalism

2- O.wirth

که روابط شهر و روستا در سرزمین‌های شرقی صرفاً بر مبنای بهره‌کشی ظالمانه‌ی ملاکین شهری استوار نبوده بلکه شهر در قبال دریافت مازاد تولیدات روستایی به‌نوبه‌ی خود به عنوان مرکز سازماندهی کاملاً فعال عمل کرده و با خلق زمینه‌های اشتغال اضافی، کاهش اشتغال ناقص، ایجاد انگیزه برای تولیدات تجاری و مانند آن، بر عرصه‌های پیرامونی خود اثرات مثبتی نیز دارد. وی اضافه می‌کند این اثرات مثبت حاصل فرآیند انتشار نوآوری در نواحی نزدیک شهر یا نواحی که به لحاظ حمل و نقل در موقعیت مناسبی قرار دارند می‌باشد، به طوری که این نواحی به سبب برخورداری از خدمات شهری از حیث توسعه یافتگی تمایزات قابل ملاحظه‌ای را نسبت به نواحی دیگر نشان می‌دهند (ضیایی، ۱۳۷۹: ۱۰۰).

اگر چه به نظر می‌رسد که دیدگاه‌های طرفداران نظریه‌ی سرمایه‌داری بهره‌وری تا قبل از ورود درآمدهای نفتی بر اقتصاد کشورمان قابل تأمل و اثبات باشد، اما پس از آن مکانیزم عمل حاکم بر روابط شهر و روستا در ایران دستخوش تطور اساسی قرار گرفته است. از سوی دیگر به نظر می‌رسد دیدگاه‌های «ویرت» در زمانی طرح شد (قبل از دهه‌ی ۵۰-۱۳۴۰) که چندان با شرایط عمومی حاکم بر کشورمان سازگار و منطبق نمی‌باشد، زیرا تأثیرگذاری مثبت و نوآورانه‌ی جامعه‌ی شهری بر عرصه‌های روستایی کشور هنوز فراگیر نشده و در گستره‌ی فضای ملی چندان محسوس نبوده است. اما با توجه به تحولات شگرف سال‌های اخیر در خصوص عمران روستاها که زمینه‌ی کاربردی تئوری ویرت را فراهم ساخته است، می‌توان با بهره‌گیری از این تئوری و پذیرش اصول بنیادین تئوری دیگری که تحت عنوان «دولت و شهرنشینی» مطرح است، دامنه‌ی ابعاد نظری آنها را بسط داد و ضمن تحلیل نقادانه‌ی تئوری‌های مذکور باب گفتمان جدیدی را در غالب مفهوم «دولت و عمران روستایی» در ادبیات روابط شهر و روستای ایران گشود. بر اساس تئوری دولت و شهرنشینی که اولین بار توسط دکتر محمدتقی رهنمایی مطرح شد، وی با اشاره به دو مسأله‌ی مهم یعنی: «نفتی شدن اقتصاد ایران» و «تکوین نظام جدید دیوانسالاری» توانست نظریه‌ی بوبک را به‌طور جدی زیر سؤال ببرد (رهنمایی، ۱۳۷۳: ۲۷-۱۷) به‌زعم او دولت با استقرار نظام اداری - سیاسی جدید (به ویژه از دوره‌ی رضاشاه به بعد) و با تکیه بر درآمدهای نفتی توانست جریان ثروت و سرمایه را از بالا به پایین نماید. زیرا سرمایه‌ای که در خزانه‌ی دولت جمع‌آوری و انباشت می‌شد، با رعایت تناسب‌هایی میان استان‌ها تقسیم و برای مصرف در واحدهای سیاسی - اداری وابسته به هر استان به آن واحدها حواله و ارسال می‌شد. بدین ترتیب در کنار عناصر شهری قدیمی که از طریق تجارت با روستاها و یا دریافت بهره‌های

مالکانه، انباشت سرمایه در شهرها را فراهم می‌کردند، عنصر جدیدی به نام «دولت» در عرصه‌ی اقتصادی شهر وارد میدان شد که با تزریق سرمایه، حیات اقتصادی شهرها را تغذیه و فعال می‌کرد. این تئوری بعدها توسط تعدادی از شاگردان وی که رساله دکتری خود را در این ارتباط نوشته‌اند، در برخی از نقاط ایران به بوته آزمون گذارده و به اثبات رسید (علی‌اکبری، ۱۳۷۸).

با تدقیق در تئوری دکتر رهنمایی و تحقیقات شاگردانش می‌توان دریافت که رویکرد غالب آنها شهری است. زیرا آنها مستندات خود را بر پایه‌ی تحولاتی بنا می‌نهند که در قبل از انقلاب اسلامی شکل گرفته است. به زعم ایشان در این دوره‌ی تزریق درآمدهای حاصل از فروش نفت (به‌ویژه شوک نفتی دهه ۱۹۷۰) به کانون‌های شهری بیش از عرصه‌های روستایی صورت گرفته است. و به مدد آن در بخش دولتی ادارات، نهاد و مؤسسات خدماتی متعددی ایجاد شده‌اند که با جذب نیروی انسانی حقوق‌بگیر بخش قابل توجهی از اعتبارات تخصیصی را دریافت داشته‌اند.

این امر به‌ویژه در شهرهای بزرگ و مراکز استان‌ها نمود بیشتری داشته و باعث گسترش شتاب‌زده آنها شده است. برعکس نقاط روستایی کشور به سبب کم‌توجهی به زیرساخت‌های بنیادی و دریافت سهمیه اندک از درآمد ملی نتوانسته‌اند، همگام با شهرها توسعه یابند. در نتیجه ساکنان آن به کانون‌های شهری مهاجرت نموده و به عنوان کارگر ساده در احداث ساختمان‌ها و سایر عناصر کالبدی شهر به خدمت گرفته شده‌اند. هر چند ممکن است تئوری «دولت و شهرنشینی» با شرایط حاکم بر نظام اقتصادی - اجتماعی کشور در قبل از انقلاب، هماهنگ و منطبق باشد، اما با توجه به تحولاتی که پس از انقلاب اسلامی به وقوع پیوست، دیگر نمی‌توان آن را به‌طور کامل پذیرفت. زیرا تغییر در نگرش برنامه‌ریزان و سیاست‌گزاران توسعه کشور مبنی بر اعمال سیاست‌های محرومیت‌زدایی از مناطق کمتر توسعه‌یافته و به ویژه عرصه‌های روستایی، در کنار اتخاذ برخی سیاست‌های دیگر باعث گردید که بخش قابل توجهی از درآمدهای ملی به سمت مناطق روستایی گسیل شود و بخشی از آرمان‌های مساوات طلبانه‌ی آنان جامه‌ی عمل بپوشد. چرا که این گروه دریافته بودند بدون ادغام اقتصاد روستایی در اقتصاد ملی نمی‌توان به توسعه‌ی همه‌جانبه و پایدار دست یافت. در این راستا از سوی دولت برنامه‌های متعددی به‌اجرا درآمد. از جمله می‌توان به تدوین برنامه‌های ساماندهی نظام خدمات روستایی، تهیه و اجرای طرح هادی، برنامه‌ریزی اسکان کوچندگان در زیست‌بوم‌ها و یا سامانه‌های عشایری، انتقال و تجمیع جنگل‌نشینان و مصادره اراضی برخی مالکان و واگذاری آن به زارعین که موجبات ایجاد آبادی‌های نوین فراوانی را

در اقصی نقاط کشور فراهم ساخته است، اشاره کرد. برای مثال در استان گلستان طی دهه ۷۵ - ۱۳۶۵ بالغ بر ۱۶۱ پارچه آبدی جدید صرفاً به واسطه اقدامات هیأت هفت نفره واگذاری اراضی احداث شده است (سعیدی، ۱۳۸۰: ۱۵۲-۱۴۳؛ نظری، ۱۳۸۰: ۱۵۳).

جدای از اینها نقش دولت در توسعه زیرساخت‌های کالبدی و تأمین بسیاری از نیازهای اساسی روستاییان حائز اهمیت است. چرا که این امر علاوه بر بهبود شرایط کیفی زندگی روستاییان به ماندگاری آنان در عرصه‌های روستایی به ویژه روستاهای بزرگ کمک کرده است (آسایش، ۱۳۷۵: ۱۲۰ - ۶۷).

از این رو در بحث عمران روستایی چهاربخش (راه، برق، آموزش و بهداشت) بیش از سایر بخش‌ها مورد توجه قرار گرفت (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۹: تبصره ۳۷). به طوری که در بخش راه‌سازی بیش از ۶۷۰۰۰ کیلومتر راه روستایی احداث و ۲۲۵۰۰ کیلومتر آن بهسازی و آسفالت شده است (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۸: ۲۸۳). علاوه بر این تعداد روستاهای دارای دفاتر تلفن با رشدی معادل ۱۹/۶ درصد از ۳۲۲۰ روستا در سال ۱۳۶۷ به ۱۶۱۶۰ روستا رسیده است (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۸: ۲۱۳). این در شرایطی است که به موازات گسترش راه‌های روستایی شبکه‌های ارتباطی بین شهری نیز توسعه یافته و بسیاری از خطوط مواصلاتی به اتوبان و بزرگراه تبدیل شدند. به طوری که تعداد مسافران جابه‌جا شده از طریق ناوگان عمومی در جاده‌های کشور از ۲۷۰ میلیون نفر در سال ۱۳۶۹ با رشدی معادل ۵/۲ درصد به ۳۸۵ میلیون نفر در سال ۱۳۷۶ رسیده است. در عین حال حجم جابه‌جایی کالا از طریق جاده از ۱۶۵/۴ میلیون تن در سال ۱۳۶۹ به ۲۱۶/۸ میلیون تن در سال ۱۳۷۶ رسیده است (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۸: ۲۳۷).

بنابراین با توجه به گام‌های مؤثری که دولت در جهت توسعه یا عمران روستایی در سال‌های بعد از انقلاب برداشته، به نظر می‌رسد رویکرد یک‌جانبه به شهر در تئوری دولت و شهرنشینی درست نباشد. بلکه می‌توان ضمن قبول چارچوب‌های کلی این تئوری و نظراتی که ویرت عرضه می‌دارد جایگاهی را نیز برای «دولت و عمران روستایی» جستجو نمود. زیرا ادغام نواحی روستایی در اقتصاد ملی از طریق ایجاد پیوندهای کلیدی شهر و روستا به دست می‌آید. این پیوندها ارتباطاتی هستند که شبکه‌ی مورد نیاز برای تسهیل جریان‌های مهم مانند انتقال تولیدات کشاورزی به مراکز عمل‌آوری محصولات کشاورزی، توزیع نهاده‌های کشاورزی و یا نشر نوآوری‌ها و عقاید جدید را از مراکز به حومه‌ها تأمین می‌کند (مهندسان مشاور DHV، ۱۳۷۱: ۲۸۰). انجام اقدامات اساسی از سوی دولت در جهت توسعه و عمران روستایی به ویژه در زمینه‌ی گسترش

زیرساخت‌ها (شبکه‌ی راه‌های برق‌رسانی، مخابرات) و ارائه‌ی خدمات آموزشی، بهداشتی، درمانی که تا حدودی شاخص‌های کمی توسعه را در عرصه‌های روستایی تقویت نمود، (سازمان برنامه و بودجه: ۱۳۷۲: ۹۹-۹۴) در این راستا صورت گرفته است. اقداماتی که در بسترسازی و تقویت تعاملات بین جامعه‌ی شهری و روستایی نقش به‌سزایی داشته دارند. در این میان شبکه‌ی راه‌ها و مخابرات به نظر می‌رسد که نقش مؤثرتری داشته باشند. زیرا طرق ارتباطی نه تنها موجب می‌شوند که روستاها از انزوای اقتصادی خارج شوند بلکه می‌توانند آنها را از انزوای روانی نیز رهایی بخشند. به علاوه به همان مقیاسی که شبکه‌ی راه‌ها، سفرها، تماس‌ها و مراودات انسانی را افزونی می‌بخشند، مخابرات نیز به اشاعه‌ی اندیشه‌ها مدد می‌رساند و وسایل ارتباطی با گشودن در روستاها بر روی ترقیات علمی به قطبی‌شدن فضا در حول شهرها و در هم‌شکل کردن آنها مؤثر می‌افتد (دروئ، ۱۳۷۱: ۸۰۰). به طور کلی تأثیر اقدامات دولت در بسترسازی پیوند نقاط روستایی به کانون‌های شهری به گونه‌ای است که نظام‌های سنتی پیشین به هم‌خورده و زندگی روستاییان کاملاً به‌جامعه‌ی شهری گره خورده است. مظاهر این گره‌خوردگی را می‌توان در زمینه افزایش مشاغل خدماتی در عرصه‌های روستایی، گسترش نقش خوابگاهی روستاها برای بسیاری از شاغلان شهری، افزایش مناسبات تجاری و احداث شعبات بانک‌ها و صندوق‌های قرض‌الحسنه، پیدایش آژانس‌های تاکسی تلفنی، تأثیرپذیری از الگوی مسکن شهری، توسعه‌ی کشت گلخانه‌ای و غیره را که به تعبیر ویرت از مصادیق بارز نوآوری جامعه‌ی شهری است در عرصه‌های روستایی کشور مشاهده نمود. با توجه به تبیین مبانی نظری فوق‌الذکر نگارنده بر آن است در مقاله‌ی حاضر موضوع تحولات ناشی از توسعه‌ی شبکه‌ی ارتباطی کشور را در سطح یکی از استان‌ها (استان گلستان) تشریح و تأثیر آن را در تحول مناسبات شهر و روستا مورد ارزیابی و تجزیه و تحلیل قرار دهد.

### روش تحقیق

در انجام این تحقیق ضمن آن‌که برای مطالعات نظری از منابع و اسناد کتابخانه‌ای استفاده شده است، در بعد عملی با توجه به این‌که عرصه‌های روستایی فاقد سیستم نظام‌مند در خصوص ثبت آمار و اطلاعات مربوط به نظام حمل و نقل و تبادلات مخابراتی می‌باشند، با تنظیم پرسشنامه و از طریق عملیات پیمایشی به جمع‌آوری داده‌ها پرداخته شد. از آنجا که به سبب گستردگی استان گلستان و تعدد آبادی‌ها امکان پوشش کامل جغرافیایی آن مقدور نبود، تعداد ۷ شهرستان از مجموع ۱۱

شهرستان استان به عنوان حوزه‌های نمونه انتخاب شدند. در انتخاب این شهرستان‌ها علاوه بر تنوع ویژگی‌های جغرافیایی آنان، نظام سلسله مراتبی حاکم بر عملکرد کانون‌های شهری نیز مورد ملاحظه قرار گرفته است. بر این اساس در منطقه غرب استان که به لحاظ خدماتی سطح برتر تحت پوشش شهر گرگان قرار دارند، حوزه‌های روستایی شهرستان‌های کردکوی، آق‌قلا و علی‌آباد انتخاب شدند و در منطقه‌ی شرق استان نیز که شهر گنبدکاووس به عنوان کانون منطقه عمل می‌نماید، حوزه‌های روستایی شهرستان‌های گنبد، آزادشهر، مینودشت و کلالة انتخاب شدند. سپس سه دسته اطلاعات به شرح زیر تهیه گردید:

- ۱- نخست با مراجعه به تمام ۷۴۲ روستا اطلاعات مربوط به سیستم حمل و نقل عمومی (تعداد و انواع وسایل نقلیه، تعداد دفعات سفر، حجم جابه‌جایی، میزان کرایه و...) آنها به طور کامل و تمام شمار تهیه شد.
- ۲- در گام بعدی با مراجعه به تمام روستاهایی که (۷۳ آبادی) دارای دفاتر تاکسی تلفنی بودند، از طریق تنظیم پرسشنامه اطلاعات و داده‌های مورد نیاز در خصوص سیستم جابه‌جایی مسافر توسط تاکسی سرویس‌ها تهیه شد.
- ۳- به منظور آگاهی از حجم ارتباط تلفنی، با انتخاب ۶۵ روستای نمونه به روش تصادفی سیستماتیک و مراجعه به دفاتر مخابراتی آنها اطلاعات مربوط به عملکرد یک ماهه‌ی مکالمات (تعداد، مدت و مقصد مکالمات) تهیه شده، در نهایت پس از جمع‌آوری داده‌های مذکور با استفاده از بسته‌های نرم‌افزای Excel و Spss مورد طبقه‌بندی و تجزیه و تحلیل قرار گرفت.

### نقش دولت در گسترش شبکه‌ی راه‌های روستایی و دفاتر مخابراتی استان گلستان

ناکارآمدی اقتصاد سنتی روستاها و تقابل آن با اقتصاد ملی که در سایه‌ی پیوند با نظام‌های نوین اقتصاد جهانی حاصل شده، از مهم‌ترین چالش‌هایی است که دولت‌های جهان سوم را بر آن داشته است تا با اتخاذ سیاست‌هایی در صدد ادغام این دو اقتصاد برآیند. از شواهد امر چنین برمی‌آید که کشور ما نیز در دوره‌ی قبل از انقلاب با چنین چالش‌هایی مواجه بوده است. هر چند در این دوره جهت رفع این مسأله اقدامات عمرانی زیادی در روستاها صورت گرفته است ولی کاملاً با موفقیت همراه نبوده است. زیرا رویکرد غالب برنامه‌های عمرانی دولت به واسطه‌ی اتخاذ استراتژی صنعتی شدن معطوف به نقاط شهری بوده و عرصه‌های روستایی همگام با شهرها توسعه نیافته و دوگانگی اقتصاد سنتی روستا با اقتصاد در حال تحول شهری از نمودهای بارز این دوره

به‌شمار می‌رود. از این رو هدف توسعه‌ی روستایی در دوره‌ی بعد از انقلاب مبتنی بر اتخاذ سیاست‌هایی بوده است که شکاف بین دو جامعه‌ی شهری و روستایی را تعدیل نموده و به سرمایه‌گذاری‌های کلان در عرصه‌های روستایی منجر شود. بی‌تردید دستیابی به چنین هدفی در گام نخست مستلزم توسعه‌ی شبکه‌های ارتباطی اعم از راه‌ها و مخابرات روستایی است. از این رو یکی از اولویت‌های اساسی برنامه‌ها تقویت این بخش از زیرساخت‌ها بوده است.

استان گلستان از جمله مناطق مهم کشورمان به حساب می‌آید که با داشتن وسعتی برابر ۲۰۴۳۷/۷ کیلومتر مربع (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان، ۱۳۸۰: ۳) و ۲۲ نقطه‌ی شهری و ۹۹۰ آبادی مسکونی (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان، ۱۳۸۲: ۲) و نیز برخورداری از بستر لازم برای توسعه‌ی روستایی با محوریت کشاورزی، مورد توجه برنامه‌های عمرانی دولت قرار گرفته است. از این رو منطقه‌ی مناسبی برای تحلیل و ارزیابی مباحث فوق‌الذکر محسوب می‌گردد. اطلاعات به‌دست آمده در استان گلستان نشان می‌دهد که تا قبل از انقلاب اسلامی تعداد روستاهایی که به جاده آسفالت‌ده دسترسی داشته‌اند ۵۳ روستا بوده است که ۶/۵ درصد کل آبادی‌های استان را به خود اختصاص می‌دهد (مرکز آمار ایران، فرهنگ آبادی‌های مازندران: ۱-۱) و تنها محدود به آن دسته از روستاهایی می‌شود که در حواشی جاده‌های بین‌شهری واقع شده‌اند. در این دوره، طول جاده‌های آسفالت‌دهی استان بالغ بر ۴۵۰ کیلومتر بوده است. بدین ترتیب حدود ۹۳/۵ درصد آبادی‌های استان از دسترسی به جاده‌های آسفالت‌ده محروم بوده و صرفاً از طریق جاده‌های شوسه یا خاکی به نقاط شهری مرتبط می‌شده‌اند. از سوی دیگر قبل از انقلاب ۱۲ آبادی در استان گلستان به تلفن عمومی دسترسی داشته‌اند (مرکز آمار ایران، ۱۳۵۵: ۵). از این تعداد ۷ آبادی مربوط به مکان‌هایی بوده‌اند که صرفاً به واسطه‌ی استقرار تأسیسات نظامی و دولتی به این امکان دسترسی داشته‌اند. اما در سال‌های بعد از انقلاب به‌ویژه پس از تأسیس نهادهایی مثل جهاد سازندگی، بنیاد مسکن و کمیته‌ی امداد، فعالیت‌های عمرانی دولت در جهت رفع عقب‌ماندگی و محرومیت‌زدایی از عرصه‌های روستایی با شدت بیشتری دنبال شده است؛ به طوری که در سال ۱۳۸۰ طول شبکه‌ی راه‌های استان معادل ۴۷۵۸ کیلومتر بوده که ۱۵۱۸ (۳۱/۹ درصد) کیلومتر آن بزرگراه اصلی و فرعی و ۳۲۴۰/۲ کیلومتر (۶۸/۱ درصد) راه روستایی می‌باشد (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان، ۱۳۸۲: ۲۹۸). همچنین از مجموع ۳۲۴۰/۲ کیلومتر راه روستایی ۱۰۷۶/۷ کیلومتر آن راه آسفالت‌ده با مشخصات فنی، ۸۵۰/۲ کیلومتر راه شوسه‌ی درجه‌ی ۱ و ۲ با مشخصات فنی و ۱۳۱۳/۳ کیلومتر راه شوسه درجه ۳ بدون مشخصات فنی



بوده است (سازمان مدیریت و برنامه ریزی گلستان، ۱۳۸۲: ۳۴۴). بدین ترتیب مشخص می شود که طول راه های آسفالتهی استان نسبت به قبل از انقلاب رشد بسیار چشمگیری داشته است به نحوی که هم اکنون قریب به ۵۵ درصد از کل شبکه راه های استان را راه های آسفالته تشکیل می دهند.

از سوی دیگر تا سال ۱۳۸۰ تعداد ۴۴ دفتر پستی و ۱۷۰ صندوق پستی وظیفه ی حمل مرسولات روستاییان را به عهده داشته است. به علاوه در این سال تعداد ۷۳۸ روستای استان (۷۴/۵ درصد روستاها) دارای ارتباط تلفنی بوده اند (سازمان مدیریت و برنامه ریزی گلستان، ۱۳۸۲: ۲۹۸) که از این تعداد قریب به ۶۰ درصد مردم به واسطه ی استقرار مراکز مخابراتی روستاها در خانه های خود به گوشی دسترسی داشته اند. طبیعتاً یک چنین حجمی از اقدامات عمرانی مستلزم سرمایه گذاری های هنگفتی است که صرفاً از عهده ی دولت برمی آید. برای مثال طی برنامه ی سوم توسعه ی اقتصادی فقط در فصل عمران و نوسازی روستاهای استان گلستان بالغ بر ۳۴۹۴۷۶ میلیون ریال اعتبار پیش بینی شده است که ۳۴/۸۷ درصد آن به برنامه ی احداث و نگهداری راه روستایی اختصاص یافته است. این درحالی است که سهم ۶ برنامه ی دیگر فصل عمران روستاها ۷۵/۱۳ درصد می باشد.

جدول ۱: توزیع میزان سرمایه گذاری در فصل عمران و نوسازی روستاها در برنامه ی سوم (استان گلستان) \*

ردیف	عنوان برنامه	سال				
		۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
۱	تهیه و اجرای طرح های هادی روستاها	۲۴۰۸	۲۳۲۰	۷۲۰۰	۹۰۰۰	۱۰۸۰۰
۲	ساماندهی فضا و سکونتگاه های روستایی	—	۲۶۱	۸۰۰	۱۰۰۰	۱۲۰۰
۳	ایجاد و توسعه ی تأسیسات فاضلاب روستایی	—	۲۹۰	۲۴۰۰	۳۰۰۰	۳۶۰۰
۴	تأمین برق روستایی	۶۶۵	۱۶۹۲	۴۰۰۰	۵۰۰۰	۶۰۰۰
۵	تأمین آب آشامیدنی روستاها	۶۰۱۹	۱۶۰۳۱	۳۲۰۰۰	۴۰۰۰۰	۴۸۰۰۰
۶	احداث و نگهداری راه های روستایی	۷۰۱۵	۹۸۵۹	۲۸۰۰۰	۳۵۰۰۰	۴۲۰۰۰
۷	ایجاد نواحی صنعتی روستایی	۱۲۹۰	۱۶۲۶	۵۶۰۰	۷۰۰۰	۸۴۰۰
	جمع	۱۷۳۹۷	۳۲۰۷۹	۸۰۰۰۰	۱۰۰۰۰۰	۱۲۰۰۰۰

\* سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گلستان: سند برنامه ی سوم توسعه ی استان، مهرماه ۱۳۸۰: ۱۵۷

طبیعتاً چنین اقداماتی در زمینه ی توسعه ی کمی و کیفی شبکه راه های روستایی و شبکه های مخابراتی می تواند تحول عظیمی را در سیستم حمل و نقل و نیز تبادل

اطلاعات و در نتیجه روابط بین عرصه‌های روستایی و کانون‌های شهری به وجود آورد که ذیلاً به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

### نقش گسترش شبکه راه‌های روستایی در تحول نظام حمل و نقل

به‌طور کلی سیستم ارتباطی نقاط روستایی به کانون‌های شهری را می‌توان از حیث نوع جاده به دو دسته تقسیم نمود:

- ۱ - آبادی‌هایی که مستقیماً از طریق جاده‌های آسفالت به نزدیکترین کانون شهری دسترسی دارند.
- ۲ - آبادی‌هایی که قسمتی از جاده ارتباطی آنها به نزدیکترین شهر، آسفالت و یا کاملاً شوسه می‌باشد.

اطلاعات حاصل از عملیات پیمایشی نشان می‌دهد که از مجموع ۷۴۲ آبادی مستقر در ۷ شهرستان مورد مطالعه راه ارتباطی ۳۳۲ آبادی (۴۴/۷ درصد) از نوع اول و ۴۱۰ آبادی (۵۵/۳ درصد) از نوع دوم بوده است. همچنین در سال ۱۳۸۳ جمعاً تعداد ۹۸۴۴ دستگاه انواع وسیله نقلیه کار سازماندهی سیستم حمل و نقل روستاهای مذکور را به عهده داشته است که از این تعداد ۷۸۲۳ دستگاه (۷۹/۵ درصد) در آبادی‌های نوع اول و ۲۰۲۱ دستگاه (۲۰/۵ درصد) در آبادی‌های نوع دوم مستقر می‌باشند. با عنایت به این که کلیه آبادی‌های نوع اول دارای وسیله نقلیه بوده (حداقل به یک وسیله دسترسی داشته‌اند)، میانگین تعداد وسیله نقلیه موجود به ازای هر آبادی بیش از ۲۳ دستگاه به دست می‌آید. در حالی که از مجموع ۴۱۰ آبادی نوع دوم (دارای جاده شوسه) تعداد ۲۳۵ آبادی (۵۷/۳ درصد) فاقد وسیله نقلیه از نوع اتومبیل بوده و برای جابه‌جایی خود صرفاً از موتورسیکلت استفاده می‌نمایند.

این دسته از آبادی‌ها در مجموع ۳۱/۷ درصد کل روستاهای مورد مطالعه را شامل می‌شود. بدین ترتیب میانگین تعداد وسیله نقلیه در این آبادی‌ها به کمتر از نصف (۱۱ دستگاه) آبادی‌های برخوردار از جاده آسفالت می‌رسد. اما محاسبه‌ی این شاخص برای کل آبادی‌های نوع دوم (۴۱۰ روستا) نشان می‌دهد که میانگین آن به ازای هر آبادی به مراتب کاهش یافته و به حدود ۵ دستگاه می‌رسد.

جدول ۲: مقایسه‌ی تعداد وسایل نقلیه‌ی موجود در آبادی‌های مورد مطالعه

بر حسب نوع جاده دسترسی به شهر\*

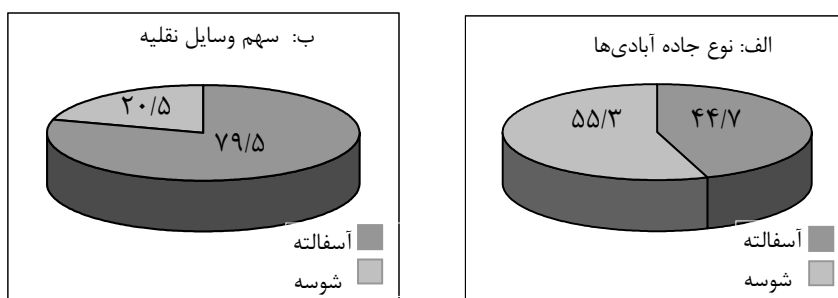
متوسط تعداد وسیله در هر آبادی	کل وسایل نقلیه		آبادی فاقد وسیله‌ی نقلیه		آبادی دارای وسیله‌ی نقلیه		کل آبادی		نوع جاده دسترسی به شهر
	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۲۳	۷۹/۵	۷۸۲۳	۰	۰	۱۰۰	۳۳۲	۴۴/۷	۳۳۲	آسفالته
۵	۲۰/۵	۲۰۲۱	۷۵/۳	۲۳۵	۴۲/۷	۱۷۵	۵۵/۳	۴۱۰	شوسه
۱۳	۱۰۰	۹۸۴۴	۳۱/۷	۲۳۵	۶۸/۳	۵۰۷	۱۰۰	۷۴۲	جمع

\* اطلاعات میدانی نگارنده فروردین ۱۳۸۳

بدینسان مقایسه‌های فوق نقش توسعه‌ی راه‌های آسفالته را در افزایش تعداد وسایل نقلیه در نقاطی که به آن دسترسی دارند به خوبی نمایان می‌سازد. با این اوصاف این سؤال مطرح می‌شود که تفاوت در نوع جاده دسترسی چه تأثیری بر حجم جابه‌جایی مسافر و انتقال کالا خواهد داشت؟ پاسخ به این سؤال مستلزم تبیین انواع کارکرد سیستم حمل و نقل روستا - شهری است.

به طور کلی سیستم حمل و نقل روستا - شهری را از حیث نوع کارکرد می‌توان در دو بخش جابه‌جایی مسافر و حمل و نقل کالا مورد بررسی قرار داد.

نمودار ۱: مقایسه‌ی نوع جاده آبادی‌ها با سهم وسایل نقلیه‌ی موجود در آنها (در سطح ۷۴۲ روستا)



### الف - حمل و نقل کالا

گذر از شیوه‌ی تولید سنتی به الگوی مدرن به دنبال اصلاحات اراضی از یک طرف و از طرف دیگر تحول در سیاست‌های اقتصادی کلان کشور (محوریت کشاورزی در توسعه) در دهه‌های اخیر (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۸: ۴-۵) باعث شده است که مناسبات شهر و روستا نسبت به گذشته تحولات چشمگیری یافته و در نتیجه پیوند

اقتصاد روستایی و اقتصاد شهری استحکام بیشتری یابد. در این میان نقش شهرها در گسترش مکانیزاسیون (توزیع انواع ماشین‌آلات کشاورزی، حفر چاه‌های عمیق و موتور پمپ‌ها) و ارائه‌ی برخی خدمات درزمینه‌های مختلف از جمله اصلاح بذر، کود شیمیایی، سموم و دفع آفات نباتی در افزایش سطح تولید روستاییان از یک سو و از سوی دیگر «نقش توسعه‌ی شبکه‌ی راه‌های روستایی» جهت انتقال به کارخانجات تبدیلی مستقر در کانون‌های شهری بسیار مهم است. چرا که در سال‌های نه چندان دور، وظیفه‌ی انتقال تولیدات روستاییان عمدتاً به عهده‌ی وسایل نقلیه‌ی باری مستقر در نقاط شهری بود. اما در سال‌های اخیر به موازات گسترش کمی و کیفی شبکه راه‌ها بهره‌گیری از انواع وسایل نقلیه‌ی باری در عرصه‌های روستایی نیز افزایش چشمگیری داشته است. زیرا امروزه بسیاری از محصولات (گندم، جو، ذرت، سویا، صیفی‌جات، میوه‌جات و مواد لبنی) برخلاف گذشته مستقیماً از مزرعه و محل‌های تولید به نقاط شهری عرضه می‌شوند در حالی که تا دو دهه‌ی اخیر تمامی این محصولات ابتدا در انبار کشاورز در داخل روستا نگهداری می‌شد و سپس تدریجاً در طی سال به بازارهای شهری ارائه می‌گردید.

اطلاعات به‌دست آمده در منطقه‌ی مورد مطالعه حاکی از آن است که به‌طور کلی سه گروه وسیله‌ی باری (کامیون، وانت، تراکتور) در امر انتقال کالا فی‌مابین نقاط روستایی و شهری به‌کار گرفته می‌شوند. بر این اساس تعداد ۵۱۶۰ دستگاه وسیله‌ی نقلیه‌ی باری در سطح ۷۴۲ روستا به‌کار گرفته شده‌اند که ۴۷۲۹ دستگاه (۹۱/۶ درصد) وسایل سبک (انواع وانت) و ۴۳۱ دستگاه وسایل باری سنگین (انواع کامیون) بوده است. در این میان از مجموع انواع وانت بیش از ۶۷/۲ درصد آنها به‌صورت شخصی و ۳۲/۸ درصد آنها به‌شکل کرایه‌کش فعالیت داشته‌اند.

وانت‌های شخصی غالباً در تملک روستاییان متوسط و ثروتمند بوده در حالی که وانت‌های کرایه‌ای عمدتاً به روستاییان بی‌زمین و کم درآمد تعلق دارد. بنابراین وجود این تعداد وسایل نقلیه باری که میانگین آن به ازای هر آبادی حدود هفت دستگاه به‌دست می‌آید، نقش شایان توجهی را برای انتقال کالاهای تولیدی روستاییان به کانون‌های شهری و بالعکس حمل نهادهای مورد نیاز روستاییان از شهرها به نقاط روستایی به عهده خواهند داشت. در این میان نقش گسترش جاده‌های آسفالتی در افزایش تعداد آنها بسیار زیاد بوده است. به‌طوری‌که توزیع وسایل باری مذکور نشان می‌دهد که ۳۹۳۸ دستگاه (۷۶/۳ درصد آنها) در آبادی‌های برخوردار از جاده آسفالتی و ۱۲۲۲ دستگاه (۲۳/۷ درصد) در آبادی‌های دارای جاده شوسه مورد استفاده قرار

می‌گیرند. در این حال نسبت برخورداری از جاده آسفalte برای کامیون ۸۷/۹ درصد، وانت کرایه‌ای ۷۱/۳ درصد، و وانت شخصی ۷۷/۲ درصد بوده است. مقایسه‌ی ارقام فوق بیانگر تأثیر شگرف احداث جاده‌های آسفalte روستایی در افزایش تعداد وسایل نقلیه‌ی باری است که طبعاً در سرعت انتقال کالا و افزایش حجم آن بین نقاط شهری و روستایی تأثیر به‌سزایی خواهد داشت.

جدول ۳: مقایسه‌ی فراوانی انواع وسایل باری موجود در نقاط روستایی به تفکیک نوع جاده \*

جمع	وانت شخصی			وانت کرایه‌ای			کامیون			بزرگترین جاده‌ساز شهری	
	درصد	تعداد وسیله دستگاه	تعداد	درصد	تعداد دستگاه	تعداد آبدی دارای سرویس	درصد	تعداد دستگاه	تعداد آبدی دارای سرویس		
۷۶/۳	۳۹۳۸	۷۷/۲	۲۴۵۲	۳۲۰	۷۱/۳	۱۱۰۷	۲۶۰	۸۷/۹	۳۷۹	۱۲۱	آسفalte
۲۳/۷	۱۲۲۲	۲۲/۸	۷۲۴	۱۵۹	۲۸/۷	۴۴۶	۱۴۴	۱۲/۱	۵۲	۲۶	شوسه
۱۰۰	۵۱۶۰	۱۰۰	۳۱۷۶	۴۷۹	۱۰۰	۱۵۵۳	۴۰۴	۱۰۰	۴۳۱	۱۴۷	جمع

\* اطلاعات میدانی نگارنده، فروردین ۱۳۸۳

### ب - جابه‌جایی مسافر

در منطقه‌ی مورد مطالعه عموماً سه نوع وسیله‌ی ارتباطی (مینی‌بوس، سواری کرایه‌ای و سواری شخصی) کار جابه‌جایی روستاییان را به عهده دارند و آمارها نشان می‌دهند که از مجموع ۴۶۸۴ دستگاه انواع وسایل مسافربری فعال در منطقه، تعداد ۴۹۱ دستگاه مینی‌بوس، ۱۸۹۴ دستگاه سواری کرایه‌ای و ۲۲۹۹ دستگاه سواری شخصی بوده‌اند. هر چند در گذشته آمار ثبت شده‌ای در خصوص تعداد وسایل نقلیه روستاهای مورد مطالعه وجود ندارد تا بتوان فرآیند تحول آن‌را ارزیابی کرد، اما دقت نظر در نحوه‌ی توزیع جغرافیایی و سازماندهی سیستم فعالیت و جابه‌جایی وسایل مذکور نتایج قابل توجهی را به‌دست می‌دهند که در تبیین و تحلیل مکانیزم روابط شهر و روستا حائز اهمیت خاصی است.

اولاً، توزیع جغرافیایی وسایل مذکور برحسب عمومی یا خصوصی بودن عملکرد آنها در سطح منطقه تفاوت می‌کند. برای مثال بیش از ۵۱ درصد وسایل نقلیه (۲۲۹۹ دستگاه) را سواری‌های شخصی تشکیل می‌دهند که در نیمی از روستاهای مورد مطالعه فعالیت داشته‌اند و یا وجود ۱۸۹۴ دستگاه اتومبیل کرایه‌ای در سطح ۳۷۷ روستا (۵۱ درصد آبادی‌ها) بیانگر تأثیرپذیری شدید زندگی روستاییان از فرهنگ شهرنشینی است. این

در حالی است که تنها ۲۸/۸ درصد آبادی‌ها (۲۱۴ آبادی) به مینی‌بوس که وسیله‌ی نقلیه‌ی عمومی تلقی می‌شود، دسترسی داشته‌اند و بیش از ۷۰ درصد آنها از دسترسی به این وسیله که سرانه‌ی کرایه‌ی آن نسبت به وسایل پیش گفته کمتر است، محروم بوده‌اند.

ثانیاً، تعداد دفعات جابه‌جایی وسایل مذکور برحسب نوع وسیله، نوع جاده ارتباطی روستاها به کانون‌های شهری تفاوت می‌کند (جدول ۴). برای مثال متوسط تعداد تردد روزانه‌ی هر دستگاه مینی‌بوس در روستاهای برخوردار از جاده آسفالت ۳ بار و در آبادی‌های دارای جاده شوسه ۱/۴ بار بوده است. در حالی که این رقم برای سواری‌های کرایه‌ای به ترتیب ۴ سرویس در روستاهای دارای راه آسفالت و ۲ سرویس در روستاهای برخوردار از جاده شوسه می‌باشد. حتی چنین تمیزی را می‌توان برای تعداد تردهای هفتگی سواری‌های شخصی در هر یک از گروه‌های فوق‌الذکر مشاهده نمود (جاده‌های آسفالت هفته‌ای ۱/۳ سرویس و جاده‌های شوسه هفته‌ای ۰/۷ سرویس). بر این اساس محاسبه حجم مسافری و مقایسه‌ی آن در آبادی‌های برخوردار از جاده‌ی آسفالت و شوسه بیانگر تباین بسیار عمیقی است. به طوری که از مجموع ۱۴۷۳۹۷۰۰ نفر حجم جابه‌جایی سالانه ۹۱/۵ درصد آنها به روستاهای دارای جاده آسفالت و تنها ۸/۵ درصد به روستاهای نوع دوم اختصاص دارد. بنابراین مشخص می‌شود که گسترش جاده‌های آسفالت تأثیر بسیار شگرفی را در تحول روابط بین روستا از حیث حجم جابه‌جایی مسافر به دنبال داشته است.

جدول ۴: مقایسه حجم جابه‌جایی روستاییان به کانون‌های شهری بر حسب نوع جاده دسترسی و به تفکیک نوع وسیله‌ی نقلیه \*

درصد	تعداد هزار نفر	حجم کل جابه‌جایی مسافر در سال (هزار نفر)	تعداد روزهای فعالیت در سال	متوسط تعداد مسافر در هر سفر	متوسط تعداد جابه‌جایی روزانه	تعداد دستگاه	حجم کل جابه‌جایی مسافر در سال (هزار نفر)	تعداد روزهای فعالیت در سال	متوسط تعداد مسافر در هر سفر	متوسط تعداد جابه‌جایی روزانه	تعداد دستگاه	حجم کل جابه‌جایی مسافر در سال (هزار نفر)	تعداد روزهای فعالیت در سال	متوسط تعداد مسافر در هر سفر	متوسط تعداد جابه‌جایی روزانه	تعداد دستگاه	نوع جاده دسترسی
۹۱/۵	۱۳۴۹/۵	۲۵۹/۵۸	۵۲	۲	۱/۳	۱۹۲۰	۷۳۳۴/۴	۳۰۰	۴	۴	۱۵۲۸	۹۹۵۸/۵	۳۰۰	۱۵	۲	۴۳۷	آسفالت
۸/۵	۱۲۴۶/۳	۲۷/۵۹	۵۲	۲	۰/۷	۳۷۹	۸۷۸/۴	۳۰۰	۴	۲	۳۶۶	۳۴۰/۲	۳۰۰	۱۵	۱/۴	۵۴	شوسه
۱۰۰	۱۴۷۳۹/۷	۲۸۷/۲	۵۲	۲	۱/۲	۲۲۹۲	۸۲۱۲/۸	۳۰۰	۴	۳/۶	۱۸۹۴	۶۲۳۹/۷	۳۰۰	۱۵	۲/۸	۴۹۱	جمع

ثالثاً، جدای از نوع جاده فاصله‌ی دسترسی روستاییان به شهرها نیز در انتخاب نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی آنها نقش به‌سزایی داشته است، برای مثال بیش از ۷۳ درصد مینی‌بوس‌ها و ۷۲ درصد سواری‌های کرایه‌ای در روستاهایی مشغول فعالیت هستند که در فاصله‌ی کمتر از ۲۰ کیلومتری کانون‌های شهری واقع‌اند. در حالی که این نسبت برای آبادی‌های واقع در فاصله بیش از ۵۰ کیلومتری شهرها به ترتیب به ۵/۷ و ۲/۷ درصد تنزل می‌یابد. این در شرایطی است که ۸۹ درصد مینی‌بوس‌ها و ۸۰ درصد سواری‌ها در آبادی‌های برخوردار از جاده آسفالت‌ه فعالیت دارند. اهمیت این مسأله در تبادل مسافری شهر و روستا زمانی مشخص می‌شود که با کاهش فاصله‌ی دسترسی بر تعداد تردد روزانه وسایل مذکور افزوده شده و در نتیجه حجم مسافری افزایش خواهد یافت.

جدول ۵: مقایسه‌ی توزیع انواع وسایل نقلیه‌ی مسافری بر حسب فاصله‌ی دسترسی به نزدیکترین کانون شهری (۱۳۸۳)\*

سواری کرایه‌ای				مینی‌بوس				فاصله به نزدیکترین شهر به کیلومتر
میانگین وسیله	درصد وسیله	تعداد وسیله	تعداد آبادی دارای سرویس	میانگین وسیله	درصد وسیله	تعداد وسیله	تعداد آبادی دارای سرویس	
۵/۶	۴۵/۴	۸۶۰	۱۵۳	۳/۳	۳۴/۶	۱۷۰	۵۱	کمتر از ۱۰
۴/۳	۲۷	۵۱۱	۱۱۸	۴/۳	۳۸/۸	۱۹۱	۴۴	۱۰ - ۱۹
۴/۲	۱۴/۳	۲۷۱	۶۴	۱/۳	۱۰/۴	۵۱	۳۹	۲۰ - ۲۹
۲/۸	۶/۸	۱۲۹	۴۵	۱	۶/۵	۳۲	۳۲	۳۰ - ۳۹
۲/۲	۴	۷۶	۳۴	۱	۴	۱۹	۱۹	۴۰ - ۴۹
۲/۷	۲/۵	۴۷	۲۳	۱	۵/۷	۲۸	۲۸	۵۰ و بیشتر
۳/۶	۱۰۰	۱۸۹۴	۴۳۷	۲/۳	۱۰۰	۴۹۱	۲۱۴	جمع

\* اطلاعات میدانی نگارنده فروردین سال ۱۳۸۳

اما نکته‌ی در خور توجه تحول در سیستم حمل‌ونقل روستایی، پیدایش یک پدیده‌ی جدید و منحصر به فرد در عرصه‌های روستایی است. پدیده‌ای که اساساً متعلق به کانون‌های شهری بوده و فلسفه‌ی وجودی خود را مدیون فرهنگ شهرنشینی است. «آژانس‌های تاکسی تلفنی» که بنابه ضرورت‌ها و اقتضای زندگی شهری در بطن شهرها خلق شده و جهت ساماندهی خدمات درون شهری ایجاد شده بودند کمتر از یک دهه است که در منطقه‌ی مورد مطالعه ما از شهرها فراتر رفته و وارد عرصه‌های روستایی شده‌اند. بنابراین بررسی چگونگی شکل‌گیری دفاتر تاکسی تلفنی و توزیع جغرافیایی

آنها در سطح منطقه و نیز آگاهی از نقش آنها در حجم جابه‌جایی مسافری روستایی (چه بین روستا و شهر و چه درون روستایی) حائز اهمیت خاصی است. اما از آنجا که شکل‌گیری این پدیده با ایجاد مراکز و دفاتر مخابرات روستایی مرتبط می‌باشد، ابتدا تشریح نقش دولت در گسترش شبکه‌ی مخابرات روستایی و عملکرد آن در جریان تبادل اطلاعات فی‌مابین سکونتگاه‌های مختلف (شهری - روستایی) ضروری به نظر می‌رسد.

### توسعه‌ی شبکه‌ی مخابرات و تأثیر آن در تبادل اطلاعات بین شهر و روستا و پیدایش آژانس‌های تلفنی در روستاها

با عنایت به این‌که پیشرفت‌های سریع در علوم ارتباطی و گسترش سیستم‌های مخابراتی به پیوند جهانی نظام‌های اقتصادی اجتماعی کمک کرده است، امروزه میل دستیابی به خدمات مخابراتی حتی برای جوامع کوچک (روستایی) نیز به صورت یکی از نیازهای اساسی ساکنین آنها درآمده است. از این رو در سال‌های بعد از انقلاب تجهیز سکونتگاه‌های روستایی کشور به تلفن و احداث دفاتر مخابراتی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین خدمات زیربنایی در برنامه‌های عمرانی دولت جای گرفت (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۶۸: ۷-۱).

به‌طور کلی توسعه‌ی شبکه‌ی مخابرات روستایی کشور در دو مرحله صورت گرفت. در مرحله‌ی اول که طی ده‌ساله‌ی اول انقلاب انجام گرفت، طراحان این برنامه گسترش دفاتر مخابراتی را که مجهز به یک یا دو خط تلفن عمومی بود در نقاط روستایی مدنظر داشتند و در مرحله‌ی دوم احداث دفاتر شبکه‌ی مخابراتی که مجهز به سوئیچ مرکزی با ظرفیت‌های مختلف (۲۵۶، ۵۰۰، ۱۰۰۰ خطی) بود، را در پیش گرفتند. بدین ترتیب طی دهه‌ی دوم انقلاب اهالی روستاها نیز همانند ساکنان شهری توانستند در منزل مسکونی خود به گوشی تلفن دسترسی داشته باشند. اطلاعات به‌دست آمده نشان می‌دهد که تعدادآبادی‌های دارای تلفن در استان گلستان از ۴۱۹ واحد (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان، ۱۳۸۰: ۲۹) در سال ۱۳۷۸ به ۷۳۸ واحد در سال ۱۳۸۲ رسیده است (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان، ۱۳۸۲: ۲۹۸) که ۷۴/۵ درصد روستاهای استان را شامل می‌شود.

اگر شبکه‌ی راه‌ها به مثابه بستر جریان جابه‌جایی مسافر و حمل و نقل کالا تلقی شوند، مهم‌ترین نقش شبکه‌ی مخابرات، انتقال پیام و اطلاعات می‌باشد. این تبادل اطلاعات با هر انگیزه‌ای که صورت گیرد، آگاهی از کم و کیف آن در تحلیل روابط شهر



و روستا بسیار مهم است. زیرا این که چه میزان از ارتباطات تلفنی روستاییان با جامعه‌ی روستایی و چه مقدار آن با جامعه‌ی شهری بوده است، و یا این که چه رابطه‌ای بین طول فاصله‌ی نقاط با تعداد و مدت مکالمات وجود دارد، به شناخت مناسبات شهر و روستا کمک می‌کند.

اطلاعات به دست آمده از عملکرد یک ماهه‌ی ۶۵ روستای استان نشان می‌دهد که ساکنان در مجموع ۲۶۹۹۶ مرتبه با ۲۶۸۲ نقطه (مکان) با مناطق مختلف کشور تماس گرفته‌اند، این تماس‌ها جمعاً بالغ بر ۱۲۴۲۹۸ دقیقه (۲۰۷۱ ساعت و ۳۸ دقیقه) به طول انجامیده است. این امر با توجه به عدم دسترسی نقاط روستایی به تلفن در قبل از انقلاب بیانگر تحول بسیار عظیم بین سکونتگاه‌های مختلف کشورمان است. چرا که قبلاً، ارتباط روستاها الزاماً با مراجعه به محل و به صورت چهره به چهره انجام می‌گرفت. مقایسه مقصد مکالمات صورت گرفته نشان می‌دهد که ۶۲/۲ درصد (۱۶۶۹ مورد) با نقاط شهری و ۳۷/۸ درصد (۱۰۱۳ مورد) با نقاط روستایی بوده است. سهم نقاط شهری از حجم مکالمات ۷۵/۵ درصد و از حیث مدت مکالمات نیز ۷۰/۵ درصد بوده است. بدین سان میانگین مدت هر مکالمه بین نقاط شهری ۴/۳ دقیقه و با نقاط روستایی ۵/۵ دقیقه است که این تفاوت با فاصله‌ی کم روستاها با یکدیگر و هزینه‌ی اندک بهای مکالمه آن قابل توجیه است. بررسی تماس‌های به عمل آمده بین نقاط روستایی با نزدیکترین شهرها نشان می‌دهد که از مجموع ۲۰۳۳۷ مکالمه‌ی انجام شده با نقاط شهری تعداد ۴۸۰۲ مکالمه (۲۳/۶ درصد مکالمات) با این گونه شهرها برقرار شده است. این امر بیانگر اهمیت شهرهای نزدیک در تأمین نیازهای روستاییان می‌باشد. زیرا به عنوان نزدیکترین کانون‌های تجاری - خدماتی نقش زیادی را در جذب روستاییان داشته و در نتیجه برقراری روابط خدماتی بین این گونه نقاط را سامان می‌بخشند.

جدول ۶: مقایسه‌ی حجم و مدت مکالمات تلفنی بر حسب مقصد (شهری - روستایی)\*

میانگین مدت مکالمه دقیقه	مدت مکالمه		تعداد تماس		تعداد نقاط		مقصد تماس
	درصد	دقیقه	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
۴/۳	۷۰/۵	۸۷۶۲۵	۷۵/۵	۲۰۳۷۷	۶۲/۲	۱۶۶۹	نقاط شهری
۵/۵	۲۹/۵	۳۶۶۷۳	۲۴/۵	۶۶۱۹	۳۷/۸	۱۰۱۳	نقاط روستایی
۴/۶	۱۰۰	۱۲۴۲۹۸	۱۰۰	۲۶۹۹۶	۱۰۰	۲۶۸۲	جمع

\* اطلاعات میدانی نگارنده

اما این که ۳۵/۶ درصد حجم مکالمات روستاییان با نقاط واقع در خارج استان صورت گرفته است، در نوع خود جای تعجب و تأمل است. این امر بیانگر گسترش روابط فرامنطقه‌ای روستاها است. بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهند که بخش اعظم این ارتباطات با استان تهران و به‌ویژه با شهر تهران و شهرک‌های صنعتی پیرامون آن بوده است. هر چند علت اصلی تماس با شهر تهران ممکن است انگیزه‌های اقتصادی، اداری و خدماتی باشد، لیکن بالا بودن میزان تماس با شهرک‌های اطراف آن مبین وجود تعداد زیادی از جوانان روستایی در این شهرک‌ها است که به صورت مهاجرین فصلی و حتی دائمی در کارگاه‌های صنعتی آن مشغول به کار هستند. بدین ترتیب با توجه به سرمایه‌گذاری‌هایی که در جهت توسعه‌ی شبکه‌ی مخابرات روستایی انجام گرفته، مشخص می‌شود که نقش دولت در تحول نظام ارتباطی جامعه‌ی شهری و روستایی هم از لحاظ افزایش حجم تبادل‌ات اطلاعات و پیام‌ها و هم از حیث سرعت بخشیدن به جریان پیام‌ها بسیار مهم بوده است. طبعاً بازگشت این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها از طریق پرداخت بهای قبوض تلفن توسط روستاییان قابل جبران خواهد بود، بلکه تداوم آن همواره یک جریان انتقال سرمایه از جامعه‌ی روستایی به سوی شهرها را به دنبال خواهد داشت. علاوه بر آن نقش این‌گونه ارتباطات در تحول روابط اجتماعی، اقتصادی و حتی فرهنگی دو جامعه‌ی مذکور محسوس خواهد بود. به گونه‌ای که امروزه نظام‌های سنتی پیشین کاملاً به هم خورده و زندگی روستاییان با جامعه‌ی شهری گره خورده است. نمودهای عینی این تحولات را می‌توان در بخش تجاری توسط سفارشات که از طریق تلفن انجام می‌گیرد، ملاحظه نمود. آگاهی از قیمت روز تولیدات روستایی (به‌ویژه صیفی‌جات و میوه‌جات) در میادین تره‌بار و معامله‌ی تلفنی محصولات، سفارش ارسال جعبه، درخواست کامیون از سندیکای کامیونداران شهری و... از مثال‌های بارز این تحولات به‌شمار می‌روند که نظام حمل و نقل روستایی را تحت‌الشعاع خود قرار داده است. جدای از آن نقش توسعه‌ی مخابرات روستایی در پیدایش پدیده‌ی جدیدی به نام «آژانس‌های تلفنی» در عرصه‌های روستایی ما را بر آن داشت که تأثیر این پدیده‌ی منحصر به فرد شهری را در تحول نظام مسافری روستایی به صورت تفصیلی مورد مطالعه قرار دهیم:

اطلاعات میدانی نشان می‌دهند که آژانس‌های تلفنی روستایی برای اولین بار در سال ۱۳۷۳ در یکی از روستاهای توابع شهرستان کردکوی ایجاد شده است، که تدریجاً به سایر نقاط روستایی استان نیز گسترش یافته است. گسترش این پدیده در پنج‌ساله‌ی اخیر شتاب بیشتری یافته به‌طوری‌که در پایان سال ۱۳۸۲ تعداد آنها به ۱۱۳ آژانس

رسیده است که در ۷۳ روستا مستقرند. (نقشه‌ی پیوست) روند این فزاینده‌گی به گونه‌ای است که در برخی از روستاها تعداد آنها به ۳ دفتر و تعداد سواری‌های فعال به ۲۹ دستگاه می‌رسد. این در شرایطی است که میانگین تعداد وسیله‌ی نقلیه‌ی هر آژانس حدود ۴/۵ دستگاه می‌باشد.

جدول ۷: روند تغییرات تعداد آژانس‌های تلفنی در نقاط روستایی استان گلستان طی دهه‌ی اخیر\*

متغیرها	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱
تعداد روستا	۱	۲	۳	۵	۸	۱۵	۳۳	۴۸	۶۸	۷۳
تعداد دفاتر آژانس	۱	۲	۲	۶	۱۰	۱۹	۴۲	۶۶	۹۷	۱۱۳
تعداد وسیله‌ی نقلیه	۳	۸	۱۶	۳۰	۵۵	۱۱۰	۲۸۵	۳۱۰	۴۴۷	۵۱۶

\* اطلاعات میدانی نگارنده، مرداد ۱۳۸۳

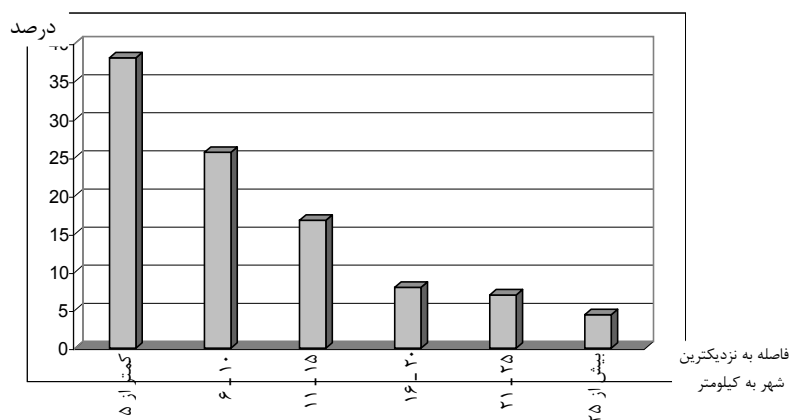
بررسی نحوه‌ی شکل‌گیری و روند گسترش جغرافیایی دفاتر مذکور نشان می‌دهد که این دفاتر ابتدا در روستاهای بزرگ حاشیه‌ی شهرها ایجاد شده و به تدریج به سایر نقاط تسری یافته است. نقش این دفاتر در انتقال روستاییان به کانون‌های شهری از طریق مقایسه‌ی توزیع جغرافیایی آنها و نیز فاصله‌شان به نزدیک‌ترین کانون‌های شهری قابل فهم است. به نحوی که اولاً بیشتر این آژانس‌ها در جلگه‌ی میانی استان متمرکز شده‌اند و کلیه‌ی روستاهای مستقر در نواحی کوهستانی جنوب و شرق استان فاقد این پدیده‌ی جدید بوده و در حوزه‌ی بیابانی شمال استان نیز تنها یک روستا دارای دفتر آژانس تلفنی می‌باشد. به علاوه مقایسه‌ی فاصله‌ی آنها با نزدیک‌ترین کانون‌های شهری نشان می‌دهد که مکان‌یابی بیش از ۶۳/۸ آنها در فاصله‌ی کمتر از ۱۰ کیلومتری نقاط شهری و بیش از ۸۸/۶ درصد آنها در فاصله‌ی کمتر از ۲۰ کیلومتری این شهرها قرار گرفته‌اند.

جدول ۸: رابطه‌ی توزیع جغرافیایی آژانس‌های تلفنی روستایی بر حسب

فاصله از نزدیک‌ترین کانون شهری\*

جمع	بیش از ۲۵	۲۱-۲۵	۱۶-۲۰	۱۱-۱۵	۶-۱۰	کمتر از ۵	فاصله به کیلومتر / آژانس‌های تلفنی
۱۱۳	۵	۸	۹	۱۹	۲۹	۴۳	تعداد
۱۰۰	۴/۴	۷	۸	۱۶/۸	۲۵/۷	۳۸/۱	درصد

\* اطلاعات میدانی نگارنده، مرداد ۱۳۸۳



نمودار ۲: مقایسه‌ی توزیع جغرافیایی آژانس‌های تلفنی روستایی بر حسب فاصله از نزدیکترین کانون شهری

گذشته از اینها نقش راه‌های اصلی روستایی و راه‌های بین شهری نیز در مکان‌یابی این گونه دفاتر بسیار مهم بوده است. به طوری که بالغ بر ۶۹ درصد آژانس‌های تلفنی در حاشیه‌ی این‌گونه جاده‌ها ایجاد شده‌اند. آن دسته از روستاهایی که در خارج از مسیر جاده‌های اصلی قرار دارند نیز یا بسیار پرجمعیت بوده و یا این‌که به علت استقرار مؤسسات خدماتی بیشتر به عنوان مکان مرکزی ایفای نقش می‌نمایند.



نقشه‌ی موقعیت دفاتر تاکسی تلفنی روستایی استان گلستان

بر اساس اطلاعات به دست آمده در حال حاضر تعداد ۵۱۶ دستگاه انواع خودرو سواری در قالب آژانس‌های تلفنی به جابه‌جایی روستاییان می‌پردازند. این رقم قریب به یک‌سوم کل سواری‌های کرایه‌ای است که در نظام حمل و نقل روستایی مشغول فعالیت می‌باشند. سیستم فعالیت آژانس‌های تلفنی به‌گونه‌ای است که علاوه بر جابه‌جایی روستاییان به نقاط شهری و روستاهای دیگر در جابه‌جایی‌های درون روستا نیز فعالیت دارند. بر اساس آمار مأخوذه میانگین تعداد سرویس‌های هر خودرو سواری طی یک شبانه‌روز حدود ۵/۶ سرویس بوده است. بدین ترتیب معلوم می‌شود که خودروهای مذکور روزانه حدود ۲۸۹۰ بار سرویس‌گیری کرده‌اند، که از این تعداد مقصد حدود ۴۲ درصد آنها نقاط شهری، ۳۱ درصد روستاهای اطراف و ۲۷ درصد جابه‌جایی‌های درون روستایی بوده است.

جدول ۹: مقایسه‌ی عملکرد آژانس‌های تلفنی بر حسب مقصد مسافرت طی یک شبانه‌روز \*

متغیرها	نقاط شهری	بین روستایی	درون روستایی	جمع
تعداد سرویس	۱۲۱۴	۸۹۶	۷۸۰	۲۸۹۰
درصد	۴۲	۳۱	۲۷	۱۰۰

\* اطلاعات میدانی نگارنده، مرداد ۱۳۸۳

یافته‌های میدانی حاکی از آن است که انگیزه‌های اصلی تردد درون روستایی را ملاقات‌های خانوادگی (به‌ویژه شب‌نشینی) و مسافرت‌های بین روستایی غالباً با هدف دریافت خدمات اجتماعی مراجعه به مدارس راهنمایی و دبیرستان، مراکز بهداشتی درمانی، شرکت در مراسم عروسی، اعیاد و سوگواری انجام می‌گیرد. در حالی که بخش عمده‌ی مسافرت‌های شهری با انگیزه‌های اقتصادی و بعضاً دریافت سطوح بالاتر خدمات صورت می‌گیرد. بدین ترتیب معلوم می‌شود که آژانس‌های تلفنی به عنوان یک پدیده‌ی شهری چگونه سیستم حمل و نقل روستایی را متحول نموده است. به‌طوری‌که می‌توان تأثیر آن را در تغییر کارکردهای روستایی به‌وضوح مشاهده نمود. افزایش فعالیت‌های خدماتی در روستاهای بزرگ در قبال تضعیف فعالیت‌های بخش کشاورزی آنان از پیامدهای مهم تحول سیستم حمل و نقل آنها است. به‌طوری‌که امروزه بسیاری از روستاییان از روستاهای خود به عنوان خوابگاه‌های شبانه استفاده می‌نمایند و روزها در نقاط شهری مشغول به کارند.

### جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

بررسی حاضر نشان داد که کاربردپذیری تئوری‌های مربوط به تبیین روابط شهر و روستا در ایران بر حسب شرایط زمانی تفاوت می‌کند. چرا که با گذشت زمان مناسبات فی‌مابین جامعه‌ی شهری و روستایی متناسب با تحولات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کلان کشور دستخوش تغییر و تطور شد. و به تبع آن عناصر سازنده‌ی تئوری‌ها نیز فرو می‌پاشند. اگر چه تا قبل از اصلاحات اراضی، اخذ بهره‌ی مالکانه ملاکین شهری از رعایای روستانشین سبب می‌شد تا روابط شهر و روستا در ایران بر پایه‌ی تئوری «سرمایه‌داری بهره‌وری» فرمول‌بندی شود؛ لیکن تکوین دولت جدید به مفهوم آنچه که ناندی می‌گوید توانست بر تمام ابعاد سیاسی - اقتصادی و اجتماعی جامعه سایه اندازد و با تزریق درآمدهای حاصل از شوک نفتی دهه‌ی ۷۰ به کانون‌های شهری، زمینه‌ی تفسیر دیگری از روابط شهر و روستا را تحت عنوان تئوری «دولت و شهرنشینی» فراهم سازد.

تأثیرگذاری دولت در سال‌های بعد از انقلاب نه فقط به کانون‌های شهری بلکه در عرصه‌های روستایی نیز نمود بیشتری یافت. به طوری که زمینه‌ی تفسیر آن بر مبنای مباحثی که ویرت در دهه‌ی ۵۰-۱۳۴۰ در انتقاد به نظریه‌ی سرمایه‌داری بهره‌بری مطرح می‌ساخت، امروزه فراهم گردیده است. مضافاً می‌توان مفهوم «دولت و عمران روستایی» را نیز به عنوان یک مفهوم کلیدی جدید در مبحث روابط متقابل شهر و روستا عرضه نمود.

این تحقیق که شالوده‌ی آن را یافته‌های حاصل از عملیات پیمایشی تشکیل می‌دهد، نتایجی به دنبال داشته است که می‌توان به شرح زیر خلاصه نمود:

- حجم عملیات عمرانی دولت در بخش جاده‌سازی و مخابرات که در راستای تحقق سیاست محرومیت‌زدایی از عرصه‌های روستایی و تعدیل شکاف بین دو جامعه‌ی شهری و روستایی صورت گرفته است، در قبل و بعد از انقلاب قابل مقایسه نمی‌باشد. برای مثال استان گلستان که در قبل از انقلاب فاقد جاده آسفالت روستایی بوده و تنها ۶/۵ درصد آبادی‌های آن به سبب استقرار در مسیر جاده‌های بین‌شهری به جاده آسفالت دسترسی داشته‌اند، در سال‌های بعد از انقلاب علاوه بر افزایش طول جاده‌های آسفالت آن به ۱۵۱۸ کیلومتر، بالغ بر ۱۰۷۶/۷ کیلومتر راه آسفالت روستایی نیز در آن احداث شده است. به همین ترتیب تعداد آبادی‌های دارای تلفن نیز از ۱۲ روستا در قبل از انقلاب به ۷۳۸ روستا در بعد از آن افزایش یافته است.

- تحول در سیستم حمل و نقل روستایی و تبادل اطلاعات از جمله پیامدهای بارز شبکه‌ی ارتباطی به شمار می‌رود که هر دو سیستم حمل کالا و سیستم جابه‌جایی مسافر را به لحاظ کمی و کیفی تحت‌الشعاع خود قرار داده است. برای مثال در سال‌های قبل از انقلاب وظیفه‌ی انتقال مازاد تولیدات روستاییان به کانون‌های شهری و بالعکس، انتقال مایحتاج روستاییان از شهرها توسط وسایل نقلیه‌ی باری (عمدتاً کامیون متعلق به شهرنشینان) انجام می‌گرفت. از سوی دیگر بخش عمده‌ی مازاد تولیدات روستاییان ابتدا در انبارهای محل سکونتشان نگهداری و در طول سال به تدریج به کارخانه‌های شهری انتقال می‌یافت. در حالی که امروزه به واسطه‌ی توسعه‌ی مکانیزاسیون، بسیاری از محصولات بلافاصله پس از برداشت، مستقیماً از مزرعه به کانون‌های شهری انتقال می‌یابد. این امر سبب شده است که تقاضا برای خرید وسایل نقلیه‌ی باری در میان روستاییان افزایش یابد. به طوری که هم اکنون از مجموع ۹۸۴۴ دستگاه وسیله‌ی نقلیه‌ی موجود در نقاط روستایی مورد مطالعه ۵۲/۴ درصد آن را وانت و کامیون تشکیل می‌دهند که ۷۶/۳ درصد آنها در آبادی‌های برخوردار از جاده آسفالت‌ه فعالیت دارند.

- در کنار تحول سیستم حمل‌ونقل کالا تغییر در سیستم جابه‌جایی مسافر نیز چشمگیر است. زیرا گسترش جاده‌های آسفالت‌ه باعث شده است که علاوه بر افزایش تعداد وسایل نقلیه، از تعداد مینی‌بوس کاسته شده و بهره‌گیری از خودروهای سواری به شدت افزایش یابد. به طوری که از مجموع ۴۶۸۴ دستگاه وسایل حمل مسافر، قریب به ۹۰ درصد آنها به خودرو سواری اختصاص دارد که از این تعداد ۵۱ درصد سواری شخصی و ۴۰/۴ درصد آنها خودروی سواری کرایه‌ای است. در این حال گسترش شبکه‌ی مخابرات روستایی باعث پیدایش یک عنصر جدید (تاکسی تلفنی) در عرصه‌های روستایی شده است. به کارگیری ۵۱۶ دستگاه خودروی سواری از طریق ۱۱۳ آژانس تلفنی روستایی در سطح ۷۳ آبادی از نکات قابل توجه به شمار می‌رود که نشان از کاهش فاصله‌ی زمانی انتقال مسافری روستایی به کانون‌های شهری و دیگر نقاط است. در این میان نقش جاده‌های آسفالت‌ه کاملاً برجسته است به نحوی که از مجموع ۱۴۷۳۹۷۰۰ نفر حجم جابه‌جایی مسافران در طی یک سال ۹۱/۵ درصد آنها به روستاهای برخوردار از جاده آسفالت‌ه اختصاص دارد.

- گسترش شبکه مخابرات روستایی جدای از پیدایش تاکسی تلفنی در تحول سیستم اطلاعات و پیام‌رسانی روستاییان نیز قابل ملاحظه است. آمارهای مأخوذه به صورت نمونه‌ای نشان دادند که اهالی ۶۵ روستا طی مدت یک ماه جمعاً ۲۶۹۹۶ بار با ۲۶۸۲ نقطه تماس گرفته‌اند که بیش از ۶۲/۲ درصد آنها با نقاط شهری بوده است. نقش

این‌گونه ارتباطات در تحول روابط اجتماعی، اقتصادی و حتی فرهنگی جامعه بسیار محسوس خواهد بود. به‌طوری‌که امروزه نظام‌های سنتی پیشین کاملاً به هم خورده و زندگی روستاییان کاملاً با جامعه‌ی شهری گره خورده است. این گره‌خوردگی می‌تواند ابعاد بسیار گسترده‌ای داشته باشد که نمودهای آن را هم‌اکنون می‌توان در تأثیرپذیری جامعه‌ی روستایی از الگوهای شهری در زمینه‌های مختلف از جمله چگونگی ساخت خانه، پوشاک، رژیم غذایی، بهداشت و در یک کلام «مصرف گرایی» شدید این جامعه مشاهده نمود.

نکته‌ی آخر این‌که مقاله‌ی حاضر تنها بخشی از دخالت دولت را در به هم خوردن روابط شهر و روستا در ایران تبیین نمود. امید است طرح این موضوع زمینه‌های لازم را برای تداوم مطالعات تفصیلی آتی فراهم سازد.



## منابع و مأخذ

- ۱- آسایش، حسین. (۱۳۷۵). «برنامه‌ریزی روستایی در ایران». تهران: دانشگاه پیام‌نور.
- ۲- اهلرس، اکارت. (۱۳۷۰). «سرمایه‌داری بهره‌بری و گسترش شهری در شرق اسلامی (نمونه ایران)». ترجمه‌ی عباس سعیدی. مجله علوم زمین. دوره جدید شماره ۱. دانشگاه شهید بهشتی.
- ۳- دروئو ماکس. (۱۳۷۱). «جغرافیای انسانی». ج ۲. ترجمه‌ی سیروس سهامی. تهران: انتشارات رایزن.
- ۴- دولفوس، اولیویه. (۱۳۷۰). «تحلیل جغرافیایی». ترجمه‌ی سیروس سهامی. مشهد: نشر نیکا.
- ۵- رهنمایی، محمدتقی. (۱۳۷۳). «دولت و شهرنشینی: نقدی بر نظریه‌ی عناصر شهر قدیم و سرمایه‌داری بهره‌بری، هانس بوبک». فصلنامه تحقیقات جغرافیایی. شماره‌ی مسلسل ۳۲. مشهد.
- ۶- سازمان برنامه و بودجه. (۱۳۶۸). لایحه‌ی برنامه‌ی اول توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ۷۲ - ۱۳۶۸. پیوست شماره‌ی یک. تهران.
- ۷- سازمان برنامه و بودجه. (۱۳۷۸). سند برنامه؛ برنامه‌ی سوم توسعه‌ی اقتصادی. اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۸۳ - ۱۳۷۹) پیوست شماره‌ی ۲ لایحه‌ی برنامه (ج ۲). تهران.
- ۸- سازمان برنامه و بودجه. (۱۳۷۲). مستندات برنامه‌ی دوم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ۷۷ - ۱۳۷۳. ج نهم. تهران.
- ۹- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان. (۱۳۸۰). چارچوب محتوایی سند برنامه‌ی سوم توسعه. معاونت اقتصادی و برنامه‌ریزی. گرگان.
- ۱۰- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان. (۱۳۸۱). «نگاهی به جایگاه استان گلستان در نظام برنامه‌ریزی». نشریه‌ی شماره ۸۰.
- ۱۱- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی گلستان. (۱۳۸۲). «طرح جامع توسعه‌ی استان گلستان». ج اول. نشریه‌ی شماره ۱۱۲. گرگان.
- ۱۲- سعیدی، عباس؛ عبدالحمید نظری. (۱۳۸۰). «روندهای تحول اراضی و شکل‌گیری آبادی‌های جدید روستایی مورد: شهرستان گنبدکاووس». مجله‌ی علوم زمین. شماره ۴ و ۵. تهران: دانشگاه شهید بهشتی.
- ۱۳- ضیایی، محمود. (۱۳۷۹). «تبیین نقش و جایگاه دولت در توسعه‌ی شهر و شهرنشینی در ایران». (پایان‌نامه دکتری). به راهنمایی دکتر محمدتقی رهنمایی. تهران: دانشگاه تهران. گروه جغرافیا.

- ۱۴- علی اکبری، اسماعیل. (۱۳۷۸). «مکانیزم‌های توسعه‌ی شهری در استان ایلام با تأکید بر تبیین نقش دولت» (پایان‌نامه دکتری). به راهنمایی دکتر محمد تقی رهنمایی، تهران: دانشگاه تهران. گروه جغرافیا.
- ۱۵- مرکز آمار ایران. سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۵۵. فرهنگ آبادی‌های استان مازندران (شهرستان گرگان و گنبد).
- ۱۶- مرکز آمار ایران. (۱۳۷۵). نتایج کلی سرشماری عمومی نفوس و مسکن کشور سال ۱۳۷۵. تهران.
- ۱۷- مرکز آمار ایران: سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵. شناسنامه‌ی آبادی‌های استان مازندران (شهرستان‌های استان گلستان).
- ۱۸- مهندس مشاور DHV. (۱۳۷۱). «رهنمودهایی برای برنامه ریزی مراکز روستایی». ترجمه‌ی سید جواد میر و همکاران. تهران: مرکز تحقیقات و بررسی مسایل روستایی.
- ۱۹- ناندی، آشیس. (۱۳۷۷). «دولت، در مجموعه نگاه نو به مفاهیم توسعه». ترجمه فریده فرهی و وحید بزرگی. تهران: نشر مرکز.
- ۲۰- نظری، عبدالحمید. (۱۳۸۰). «نقش برنامه‌های عمرانی دولت در تحولات فضایی نظام سکونتگاه‌های روستایی استان گلستان؛ مورد شهرستان‌های گنبدکاووس». (پایان‌نامه دکتری). به راهنمایی دکتر عباس سعیدی. دانشگاه شهید بهشتی. گروه جغرافیا. تهران.